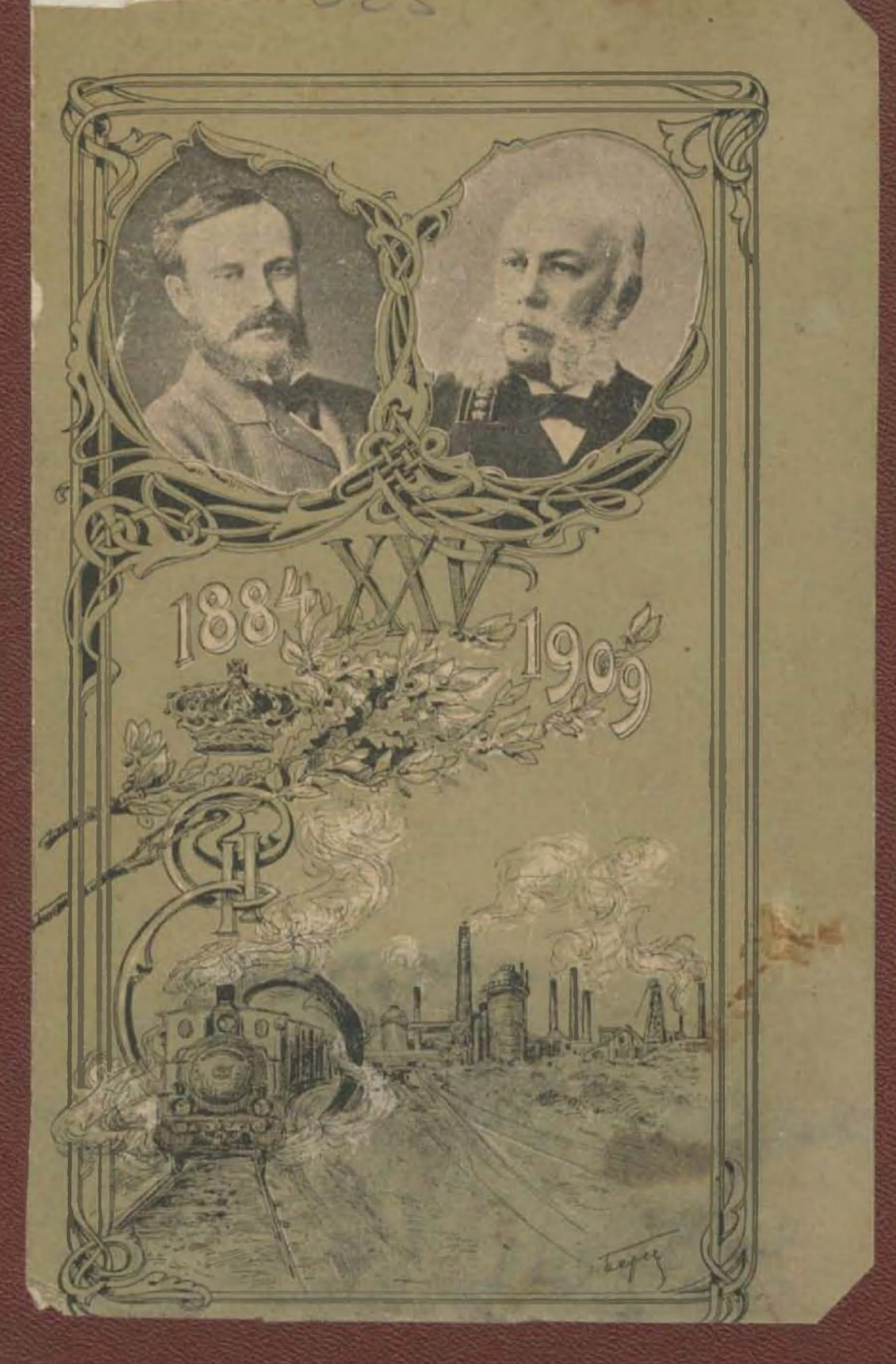
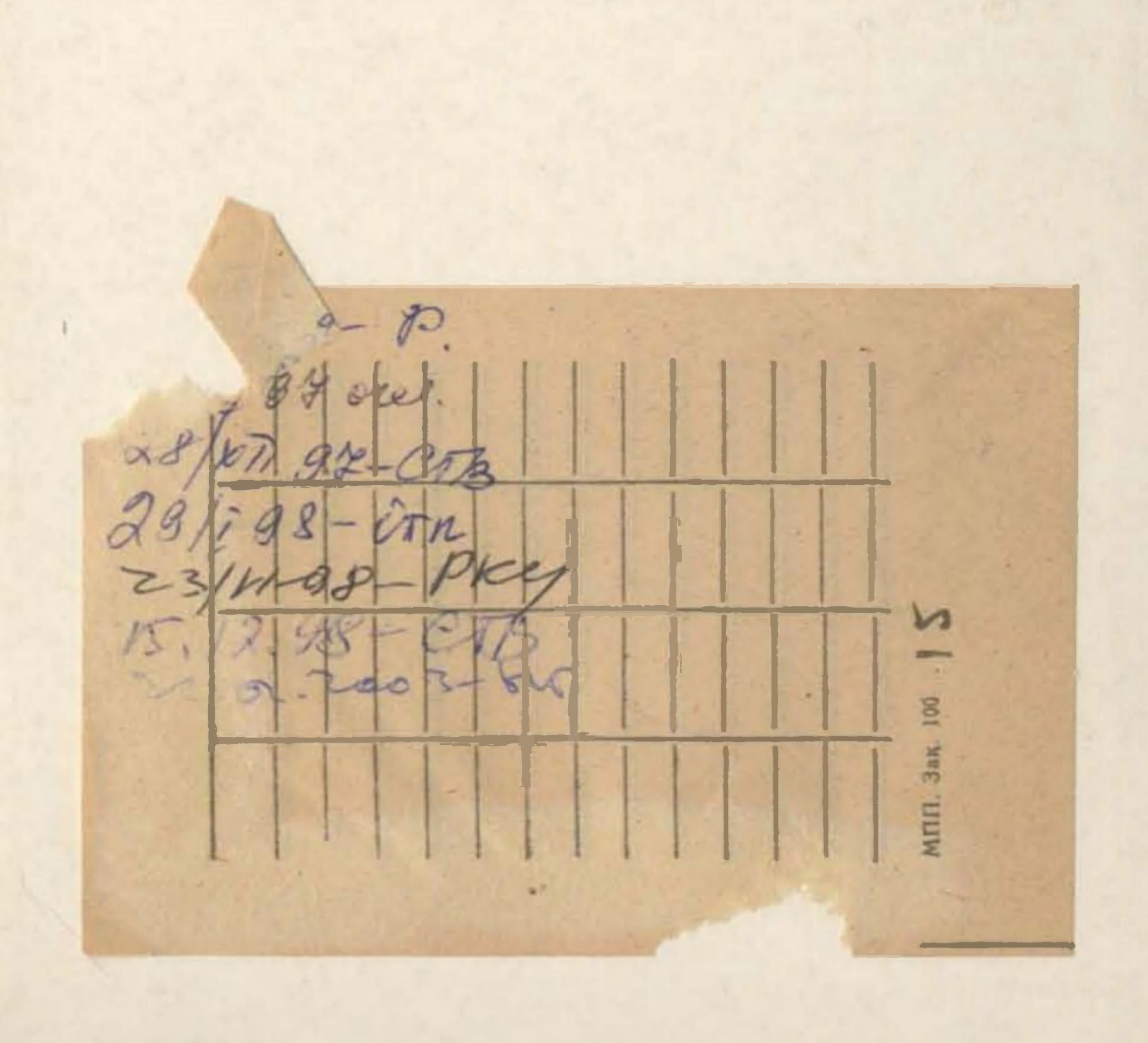
D-1302469
K 11
625




15
МПП. Зак. 100

4

ЕІ

Ем
Поль
руды

4
Кр
625. R11

Къ 25-ти лѣтію ЕКАТЕРИНИНСКОЙ желѣзной дороги.

(1884—1909 годы).



Екатерининская желѣзная дорога открыта для правильнаго движенія 18 мая 1884 года. Незабвенная заслуга въ дѣлѣ проведенія этой дороги принадлежитъ мѣстному землевладѣльцу, нынѣ уже покойному, Александру Николаевичу ***Полю,*** положившему много трудовъ и энергіи для исходатайствованія постройки дороги.

Еще въ началѣ семидесятыхъ годовъ А. Н. Поль обнаружилъ богатыя залежи желѣзной руды въ мѣстечкѣ „Кривой-Рогъ“ Херсонской

КОНТРОЛЬ...
...НІПРОПЕТРОВСЬКА
ОБЛА... ...ОТЕКА
ім. Жовтневої Революції
Кр130246 9 св к

губерніи и образовалъ кампанію капиталистовъ, съ цѣлью ея разработки. Одновременно онъ возбудилъ ходатайство передъ Правительствомъ о постройкѣ желѣзной дороги, которая соединила-бы Донецкій каменноугольный бассейнъ съ вновь открытыми залежами желѣзной руды и дала бы выходъ этимъ грузамъ на западъ, примкнувъ къ одной изъ ближайшихъ станцій Харьково-Николаевской жел. дор. Поль указывалъ на неисчерпаемыя минеральныя богатства, скрытыя въ нѣдрахъ этого края и предсказывалъ ему блестящую будущность въ промышленно-заводскомъ отношеніи, зависящую лишь отъ проведенія желѣзной дороги. Вскорѣ къ ходатайству Поля присоединилось и Екатеринославское Губернское Земство. Несмотря на такія усиленныя ходатайства и блестящія перспективы, открываемыя Полемъ для всего Юга Россіи, Правительство долго не соглашалось на постройку Екатерининской дороги, не вѣря въ ея доходность и лишь 22 апрѣля 1875 г. былъ Высочайше утвержденъ проектъ дороги отъ станціи „Хацепетовка", строившейся въ то время Донецкой дороги, до ст. „Синельниково" Лозово-Севастопольской ж. дор. и отъ гор. Екатеринослава до ст. „Долинская" бывшей Харьково-Николаевской ж. дор. Наступившая



А. Н. Поль.

война 1877—1878 годовъ вновь отодвинула на задній планъ постройку дороги и проектъ этотъ совсѣмъ былъ забытъ, и только, наступившій въ Екатеринославской губерніи рядъ неурожайныхъ лѣтъ и необходимость дать работу голодающему населенію, заставили Правительство вспомнить о ходатайствахъ Поля и Екатеринославскаго Земства и въ 1881 году было окончательно утверждено направленіе новой дороги отъ ст. Ясиноватая до ст. Синельниково и отъ ст. Екатеринославъ (нынѣ ст. Нижне-Днѣпровскъ) до ст. Долинская, съ мостомъ черезъ р. Днѣпръ, отверстіемъ въ 585 саж. Въ томъ же 1881 году было приступлено къ ея постройкѣ и черезъ 3 года—въ 1884 году, была открыта эксплоатація Екатерининской дороги. Первоначально новой дорогѣ было присвоено названіе „Криворогской", соотвѣтственно ея назначенію перевозить руду Криворогскаго бассейна, а затѣмъ она была переименована въ Екатерининскую въ память Императрицы Екатерины II, въ царствованіи которой былъ присоединенъ къ Россіи Новороссійскій край.

Постройка дороги производилась подъ руководствомъ Начальника работъ, инженера Путей Сообщенія В. А. Титова, а первымъ Начальникомъ дороги былъ Инженеръ Путей Сообщенія А. А. Верховцовъ, занимавшій этотъ постъ до своей кончины, т. е. до 18 ноября 1900 года.

Первоначально было построено главнаго пути и вѣтвей 470,6 версты, а именно:

Восточный участокъ отъ ст. Ясиноватая до ст. Синельниково, протяженіемъ 206,7 версты и

Западный—отъ ст. Нижне-Днѣпровскъ до ст. Долинская, протяженіемъ 227,5 верстъ, а также вѣтви: Юзовская, Кайдакская, Каменская отъ ст. Запорожье до шпальнаго завода на берегу Днѣпра (нынѣ ст. Тритузная) и Саксаганская отъ ст. Долгинцево до ст. Карнаватка, всего общимъ протяженіемъ 36,4 версты.

Кромѣ того, было устроено 29 станцій, 25 разъѣздовъ и уложено около 100 верстъ станціонныхъ путей.

Построечная стоимость дороги составляла сумму въ 30.900.000 р., причемъ одинъ мостъ черезъ р. Днѣпръ, отверстіемъ 585 саж. стоилъ около 4.000.000 руб.



Вокзалъ ст. Екатеринославъ.

Въ указанномъ выше составѣ была открыта Екатерининская дорога 25 лѣтъ тому назадъ.

Несмотря на общее недовѣріе къ ея будущей доходности, уже въ первый годъ работы дороги, валовой доходъ почти покрылъ всѣ расходы по эксплоатаціи, давъ дефициту всего 9000 руб. при общемъ расходѣ въ 745000 руб.

Въ слѣдующемъ 1885 году дорога дала уже чистой прибыли около 246.000 руб. и съ каждымъ годомъ доходъ возрасталъ, достигнувъ въ 1888 году 1.200.000 руб.

Такіе результаты эксплоатаціи въ первые же годы разсѣяли совершенно недовѣріе къ жизненности и доходности Екатерининской дороги, поставили ее на твердую почву и дали возможность смѣло приступить къ дальнѣйшему ея равитію.

Въ періодъ 1888—1893 года были построены вѣтви:

Богодуховская длиной 20.2 вер. отъ ст. Ясиноватая до ст. Мушкетово и примыкающая къ ней у ст. Щегловка Кальміуская вѣтка длиною 5,4 вер., прорѣзавшая богатые угольные пласты Богодуховскаго Товарищества и получившая крупное значеніе для угольной промышленности и

Саксаганская отъ ст. Карнаватка до станціи Роковатая, протяженіемъ 16,5 вер. Послѣдняя вѣтвь сильно подняла рудную промышленность. такъ какъ присоединила къ общей рельсовой сѣти богатѣйшіе Саксаганскіе рудники при станціяхъ Вечерній-Кутъ и Роковатая.

Съ 1 іюля 1893 года къ Екатерининской дорогѣ была присоединена часть участковъ Донецкой дороги, сходящихся въ Дебальцевскомъ узлѣ и обслуживающихъ Донецкій-Каменноугольный бассейнъ, а также Маріупольская линія общимъ протяженіемъ 481,6 вер., а остальная часть Донецкой дороги, протяженіемъ 193,2 вер. отошла къ Курско-Харьково-Севастопольской ж. д. Соединеніе Донецкой и

Екатерининской дорогѣ, изъ коихъ первая обслуживала угольный, а вторая рудный раіонъ, въ рукахъ одного хозяина, имѣло большое значеніе, такъ какъ объединило дѣятельность двухъ органически связанныхъ дорогъ, устранило неизбѣжныя задержки при передачѣ грузовъ съ одной дороги на другую, и послужило къ болѣе быстрому подъему металлургической промышленности. Въ 1895 году къ Екатерининской дорогѣ былъ присоединенъ разрывавшій на двѣ части главную линію, участокъ Нижне-Днѣпровскъ—Синельниково, протяженіемъ 46.3 вер., а въ 1896 году присоединены участки Константиновка—Ясиноватая и Константиновка—Никитовка—Ростовъ, протяженіемъ 308.4 вер., причемъ въ 1897 году участки эти, за исключеніемъ линіи Никитовка—Ростовъ вновь были возвращены Курско-Харьково-Севастопольской ж. д. Въ 1896 году часть Донецкихъ участковъ вновь была отдана въ аренду Обществу Юго-Восточныхъ жел. дор., которое послѣ 6 лѣтъ эксплоатаціи, т. е. въ 1901 году вернуло ихъ Екатерининской дор., вмѣстѣ съ другими вновь построенными линіями: Никитовка—Очеретино, Лугансъ—Миллерово, Лисичанскъ—Купянскъ, а также 12 вѣтвями въ Луганскомъ угольномъ и Штеровскомъ антрацитовомъ раіонѣ. Всего въ 1896 году было передано Юго-Восточными жел. дор. Екатерининской около 727 верстъ линій и вѣтвей.

Въ 1899 году открыта для эксплоатаціи линія „Чаплино-Бердянскъ“ — протяженіемъ 195 вер., давшая выходъ сельскохозяйственнымъ грузамъ къ Азовскому морю. Въ томъ же году открыта линія „Колачевское-Пятихатка-Верховцево“, протяженіемъ 85,5 верстъ, составляющая продолженіе Саксаганской ли-

ніи. Линія эта присоединила къ дорогѣ богатыя залежи желѣзной руды близь станцій „Колачевское", „Терны", „Рядовая", „Желтыя Воды", и дала второй выходъ рудѣ на Востокъ.

Въ концѣ 1899 года открыта весьма важная для угольной промышленности вѣтвь Мушкетово-Доля протяженіемъ около 32 вер., давшая выходъ угля изъ Мушкетовскаго раіона на Маріуполь, а въ 1901 году—Ингулецкая вѣтвь отъ ст. Кривой-Рогъ до ст. Ингулецъ, протяженіемъ 28,7 версты, прорѣзавшая непрерывный пластъ желѣзной руды высокаго качества, немного лишь уступающая Саксаганской.

Въ 1904—1905 году открыта 2-я Екатерининская дорога, протяженіемъ 581 верста отъ ст. Долгинцево до ст. Волноваха, съ замѣчательнымъ по конструкціи мостомъ черезъ р. Днѣпръ у Кичкаса, законченнымъ и открытымъ для движенія лишь 22 февраля 1908 года.



Кичкасскій мостъ.

Эксплоатаціонная длина дороги на 1-е января 1909 года составляетъ 2807 верстъ, не считая частныхъ вѣтвей, протяженіемъ 387 верстъ и служебныхъ къ карьерамъ, протяженіемъ 29 верстъ. Изъ общаго количества линій, однопутныхъ имѣется 1787, а двупутныхъ 1020, т. е. 36°/₀ общаго протяженія Екатерининской жел. дор.

Развитіе сѣти Екатерининской ж. д. шло непрерывно. Длина дороги увеличивалась рѣзкими скачками, благодаря, главнымъ образомъ, присоединенію большихъ по протяженію, участковъ другихъ дорогъ. Большая часть настоящаго состава сѣти Екатерининской ж. д., а именно 1233 вер. присоедены отъ Донецкихъ, Юго-Восточныхъ и Курско-Харьково-Азовской жел. дор. Отдѣльными строительными Управленіями построено 778 верстъ и распоряженіемъ Екатерининской дороги около 259 вер., не считая первоначальной линіи въ 470,6 вер.



Мостъ чрезъ р. Ингулецъ.

По своему протяженію Екатерининская дорога занимаетъ четвертое мѣсто въ Россіи и уступаетъ только Юго-Западнымъ (3903 вер.),

Сибирской (3131 вер.), и Южнымъ (3063 вер.). Въ настоящемъ своемъ составѣ Екатерининская жел. дор. представляетъ вполнѣ развитую сѣть путей, естественно распадающуюся на 7 главныхъ частей, каждая съ особеннымъ характеромъ груза и движенія.

1) **Западный** участокъ дороги: Верховцево-Долинская съ 2 вѣтвями Саксаганской и Ингулецкой—обслуживаетъ Криворожскій рудный районъ.

2) **Восточный** участокъ, заключающій сложный желѣзнодорожный узелъ: Ясиноватая-Никитовка-Дебальцево и расходящіеся по всѣмъ направленіямъ отъ этого узла углевозные участки съ многочисленными вѣтвями, обсуживающими Донецкій каменноугольный бассейнъ.

3) **Главная** линія „Ясиноватая—Верховцево" соединяетъ между собой оба района угольный и рудный, снабжаетъ тотъ и другой горнозаводскими грузами и питаетъ ими многочисленные металлургическіе заводы, расположенные вдоль линіи, особенно вблизи города Екатеринослава. Три вѣтви, идущія отъ главной линіи къ Югу съ выходомъ къ Азовскому морю, а именно:

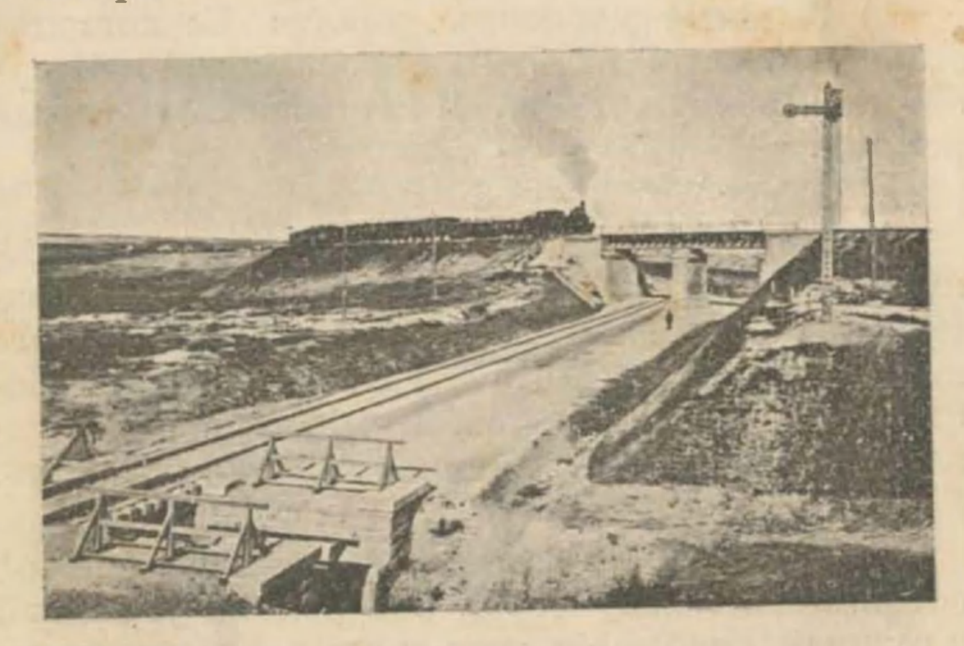
4) **„Чаплино—Бердянскъ"**, перевозящая преимущественно сельско-хозяйственные грузы.

5) **„Юзово—Маріуполь"** перевозящая угольные грузы и Керченскую руду.

6) **„Харцызскъ—Таганрогъ—Ростовъ"**, перевозящая продукты и издѣлія Кавказскаго края: нефть, рыбу и т. д. Соединяя весь Югъ и

Сѣверо-Западъ Россіи съ Кавказомъ, Ростовская линія имѣетъ первостепенное пассажирское значеніе и

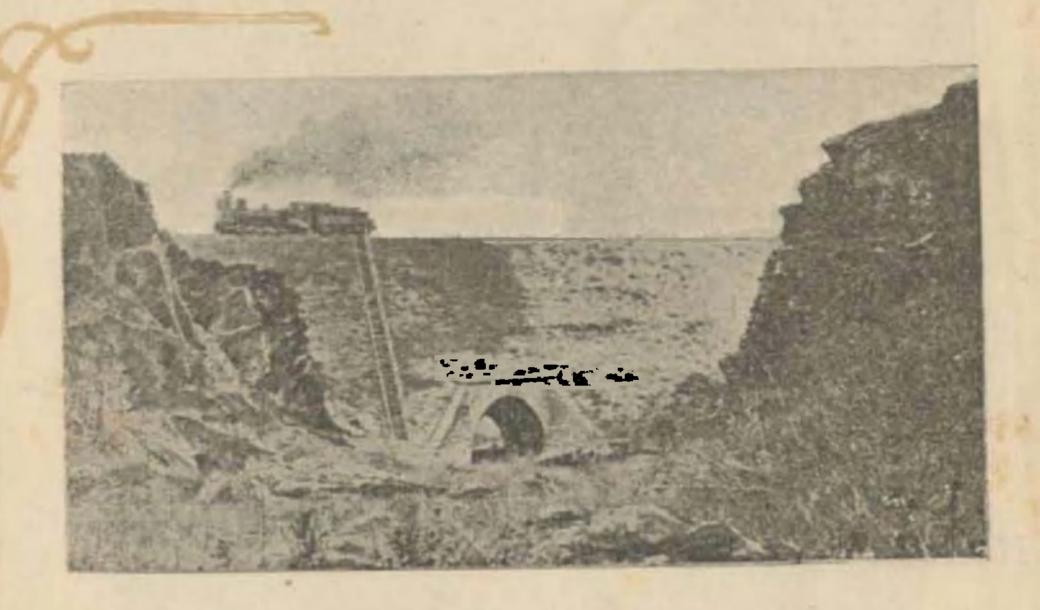
7) **Вторая Екатерининская дорога**, являющаяся второй магистралью между руднымъ и угольнымъ районами.



Пересѣченіе I и II Екатерининской ж. д. у ст. Пологи.

До проведенія Екатерининской ж. д. Екатеринославская губернія представляла собой довольно пустынную равнину съ бѣдной растительностью, съ рѣдкимъ населеніемъ и съ весьма слабо развитой промышленной жизнью. Скрытыя въ нѣдрахъ минеральныя богатства долго ждали могучаго толчка, чтобы появиться на поверхность земли и такимъ толчкомъ явилась Екатерининская дорога. Единственный металлургическій заводъ на Югѣ Россіи, открытый до постройки Екатерининской ж. д. былъ устроенъ англичаниномъ Джономъ Юзомъ при р. Кальміусѣ въ мѣстечкѣ, носящемъ теперь названіе „Юзовка“ въ память основателя завода.

Несмотря на громадныя техническія трудности, встрѣченныя Юзомъ, при сооруженіи завода въ пустынной мѣстности безъ дорогъ, когда всѣ машины и рабочихъ приходилось выписывать изъ Англіи, Джонъ Юзъ съ завидной энергіей довелъ, при поддержкѣ Правительства, начатое дѣло до конца и въ 1872 году, т. е. за 12 лѣтъ до открытія Екатерининской дороги пустилъ въ ходъ первую домну, пользуясь залежами желѣзной руды близъ Ст. Еленовка, съ процентнымъ содержаніемъ желѣза всего около 33%. Въ настоящее время заводъ этотъ является однимъ изъ крупнѣйшихъ на Югѣ Россіи, съ производительностью около 17 милліоновъ пуд. чугуна въ годъ.



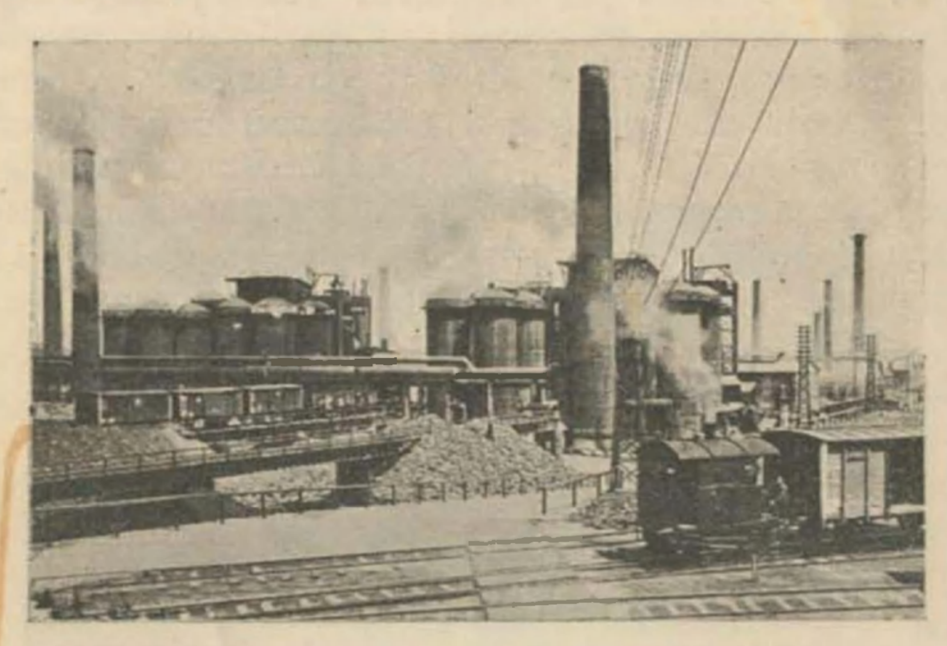
Каменная труба возлѣ ст. Ингулецъ.

Соединеніе Саксаганской руды съ Донецкимъ углемъ послужило началомъ быстраго развитія металлургической промышленности Юга Россіи; заводы начали строиться съ лихорадочной поспѣшностью и въ короткій періодъ

1886—1900 годъ возникли всѣ крупные заводы, а именно:

1) Александровскій заводъ Брянскаго Общества въ Екатеринославѣ въ 1887 году.

2) Каменской заводъ при ст. Тритузная въ 1889 году.



Каменской заводъ.

3) Трубопрокатный заводъ Шодуаръ въ Екатеринославѣ въ 1889 году.

4) Гданцевскій чугуннолитейный при стан. Кривой-Рогъ въ 1892 году.

5) Юрьевскій заводъ при ст. Алчевское въ 1895 году.

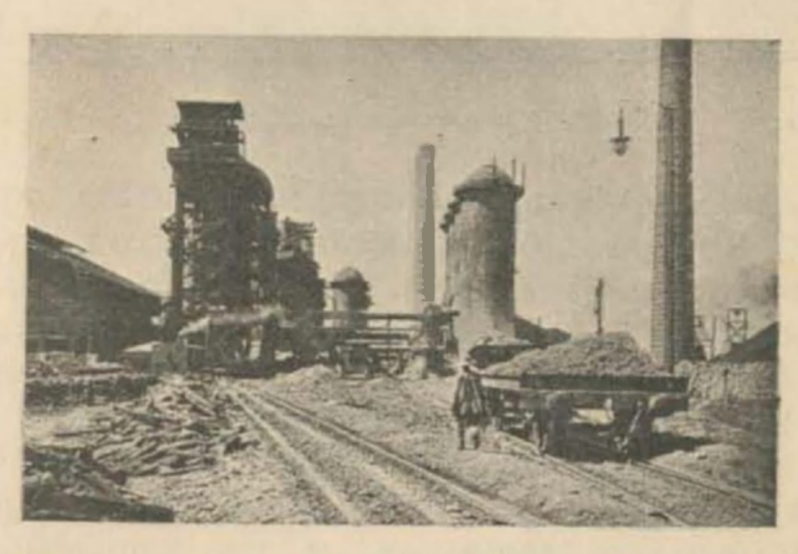
6) Петровскій заводъ при ст. Енакіево въ 1896 году.

7) Заводъ „Провидансъ" и Никополь—Маріупольскій при ст. Сартана въ 1896 году.

8) Гартмановскій заводъ при ст. Луганскъ въ 1897 году и много другихъ, болѣе мелкихъ заводовъ, передѣлочныхъ и машиностроительныхъ.

Выплавка чугуна на заводахъ Юга Россіи составляла въ 1892 году 17 мил. пуд., въ настоящее же время достигаетъ 100 милліоновъ пудовъ въ годъ и въ той же прогрессіи увеличилось производство стали и желѣза.

Съ постройкой заводовъ и развитіемъ металлургической промышленности, такъ-же быстро стало рости угольное и рудное дѣло. Въ 1884 году было перевезено по Екатерининской дорогѣ около 2 милліоновъ пуд. желѣзной руды изъ Криворожскаго бассейна, а въ 1907 году около 263.000.000 пудовъ. Донецкаго угля было перевезено по Екатерининской дорогѣ въ 1884 году всего 4,3 милліона пудовъ, а въ 1908 году около 700.000.000 пудовъ.

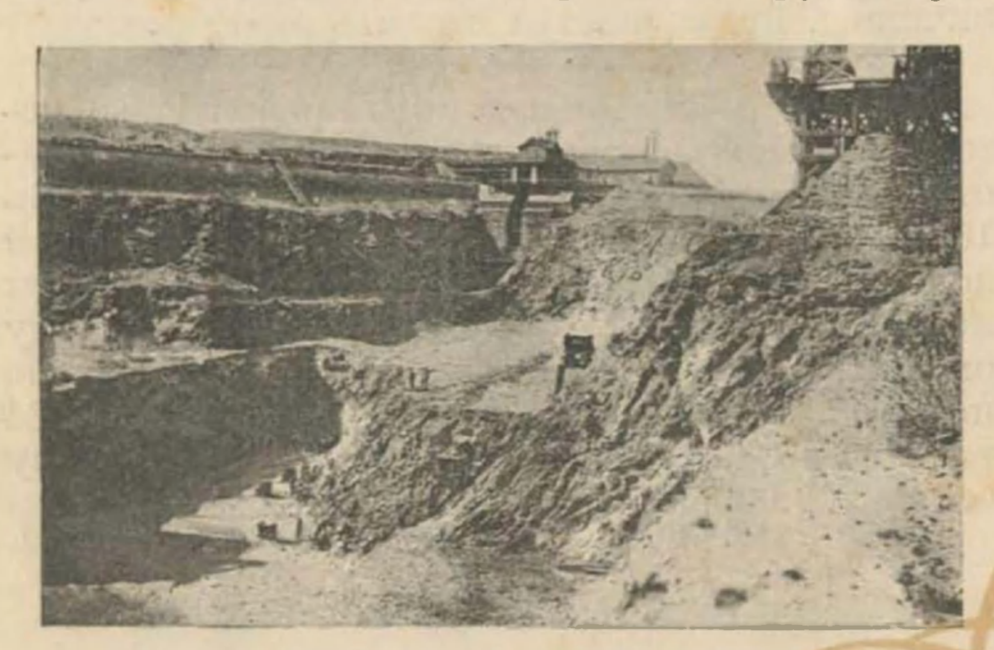


Заводъ Таганрогскаго Общества.

Общее количество угольныхъ шахтъ въ Донецкомъ бассейнѣ возросло до 235 при общей

добычѣ угля въ 1907 г. около одного милліарда пудовъ.

Въ связи съ столь быстрымъ ростомъ горнозаводской промышленности, развилась жизнь и населеніе городовъ и мѣстечекъ вокругъ заводовъ и рудниковъ. Екатеринославская губернія стала центромъ, куда со всѣхъ концовъ стекаются многія тысячи рабочихъ рукъ. При-



Желѣзный рудникъ при ст. Карнаватка.

ростъ населенія въ Екатеринославской губерніи въ $2^1/_2$ раза былъ выше средняго прироста въ Европейской Россіи. Екатеринославъ, изъ второстепеннаго провинціальнаго города съ населеніемъ въ 40.000 человѣкъ, обратился черезъ 25 лѣтъ въ крупный промышленный и торговый городъ съ населеніемъ въ 150.000 человѣкъ со множествомъ заводовъ, фабрикъ, мукомольныхъ мельницъ и съ многочисленными торговыми оборотами. Вблизи Екатеринослава выросли поселки Амуръ и Нижне-Днѣпровскъ съ населеніемъ въ 45.000 человѣкъ.

Поселки вокругъ заводовъ и рудниковъ обратились въ цѣлые города съ населеніемъ въ Юзовкѣ 40.000, въ Кривомъ-Рогѣ въ 20.000, въ Алчевскомъ 15.000, въ Каменскомъ 16000 и т. д.

Развитіе сѣти Екатерининской дороги и Южно-Русской горнозаводской и металлургической промышленности шли все время рука объ руку. Новые заводы и рудники, создавая массовый грузъ для перевозки, требовали постройки новыхъ линій, обезпечивая имъ доходъ, въ свою очередь новыя желѣзнодорожныя линіи, создавая для заводовъ крупные заказы и давая дешевый и удобный выходъ горнозаводскимъ грузамъ, способствовали развитію крупныхъ предпріятій. Разбросанные вдоль Екатерининской дороги шахты и заводы потребовали устройства цѣлой сѣти подъѣздныхъ путей и въ теченіе 25 лѣтъ была выстроена 21 вѣтвь, примыкающая къ дорогѣ, протяженіемъ около 150 вер. и 144 вѣтви частнаго пользованія, общимъ протяженіемъ около 400 верстъ. Быстрый ростъ перевозокъ по Екатерининской ж. д., въ связи съ лихорадочнымъ подъемомъ горнозаводской промышленности требовалъ громаднаго напряженія перевозочныхъ средствъ и личнаго персонала дороги, а также быстраго увеличенія пропускной способности дороги и развитія станцій. Уже черезъ 8 лѣтъ послѣ открытія Екатерининской ж. д., пропускная способность главной линіи оказалась совершенно заполненной и втеченіе 5 лѣтъ былъ устроенъ 2-й путь на перегонѣ Криничная-Верховцово, протяженіемъ около 330 верстъ. Въ 1900 году открыты вторые пути на линіяхъ Юзово—Маріуполь и Путепроводъ—Таганрогъ общимъ протяженіемъ около 260 вер. Въ 1903 году открытъ 2-й путь на линіи Лисичанскъ-

Купянскъ, протяженіемъ 117 верстъ, въ 1907 году на перегонѣ Долгинцево—Карнаватка, протяженіемъ 7 верстъ, въ 1908 году на перегонѣ Верховцово—Пятихатки, протяженіемъ 42 версты и Дебальцево—Алчевское протяженіемъ 31 верста, а всего за 25 лѣтъ Екатерининской ж. д. построено было около 1020 верстъ вторыхъ путей. Всѣ вторые пути строились при возраставшей интенсивности перевозокъ и безъ перерыва движенія, что требовало большихъ усилій и напряженія со стороны личнаго состава дороги.

Вскорѣ послѣ устройства вторыхъ путей, пропускная способность линіи Криничная—Верховцово и Хацепетовка—Купянскъ оказались вновь заполненными и ее пришлось усилить устройствомъ блокировки. Одновременно съ усиленіемъ пропускной способности линіи, шло и развитіе станціонныхъ путей. Въ 1884 году на Екатерининской дорогѣ было всего 29 станцій и 25 разъѣздовъ и около 100 вер. стаціонныхъ путей. Въ настоящее время имѣется 335 станцій и разъѣздовъ, съ общимъ протяженіемъ станціонныхъ путей около 1400 вер., т. е. почти 50% эксплоатаціонной длины дороги. Небольшія въ началѣ станціи, какъ Дебальцево, гдѣ при постройкѣ Донецкой дороги было уложено всего 7 верстъ станціонныхъ путей, обратилась теперь въ сложный желѣзнодорожный узелъ, куда стекаются всѣ грузы Донецкаго бассейна, съ протяженіемъ станціонныхъ путей около 90 верстъ и стоимостью $3^1/_2$ милліона рублей. Параллельно съ ростомъ перевозокъ и усиленіемъ пропускной способности дороги шло развитіе тягового хозяйства и всѣхъ вообще устройствъ дороги.

Въ 1884 году было въ наличіи всѣхъ родовъ—товарныхъ вагоновъ 1505 и паровозовъ 79, на 1-е же января 1909 года числится въ товарномъ паркѣ 36594 вагона и 1511 паровозовъ. Прежніе 6—колесные паровозы, вѣсомъ 2000 пудовъ, замѣнились 8—колесными, вѣсомъ до 3000 пудовъ, а въ послѣдніе годы 10—колесными типа Китайско-Восточной ж. д., вѣсомъ до 4800 пудовъ. Подъемная сила вагоновъ съ

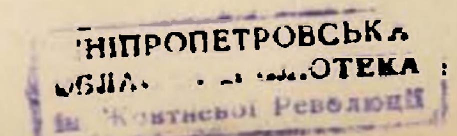


Портъ-Маріуполь. Углепрокидыватель.

600 пуд. увеличилась до 750 и 900 пуд. и кромѣ того были введены спеціальные вагоны большой емкости, для перевозки навалочныхъ грузовъ подъемной силы въ 1830 и даже 2250 пуд. Площадь мастерскихъ увеличилась съ 3160 кв. саж. въ 1884 году, до 21000 кв. саж. въ 1908 году. Число стойлъ депо—съ 48 въ 1884 году до 500 въ 1908 году.

Количество служащихъ и рабочихъ въ 1884 г. составляло 2582 человѣка, при протяженіи дороги въ 470,6 вер., на 1-е же января 1909 г. имѣлось 55844 служащихъ и рабочихъ, при протяженіи дороги въ 2807 верстъ. На

Кр 1302469


ДНІПРОПЕТРОВСЬКА ОБЛАСНА БІБЛІОТЕКА ім. Жовтневої Революції

содержаніе этого штата ежегодно расходуется около 21,5 милліоновъ рублей, что составляетъ около 38°/₀ всего валового дохода дороги. Средній годовой окладъ служащихъ и рабочихъ повысился съ 262 руб. въ 1885 году, до 386 р. въ 1908, а для постоянныхъ только служащихъ съ 317 руб. въ 1885 г., до 449 руб. въ 1907 г.

Площадь больницъ въ 1884 г. составляла 68 кв. с. при 30 кроватяхъ, въ настоящее же время на дорогѣ имѣется 849 кв. саж. больницъ при 220 кроватяхъ. Медицинскій персоналъ увеличился за 25 лѣтъ съ 22 до 353 человѣкъ.

При открытіи дороги было всего 5 одноклассныхъ школъ, теперь же имѣется 23 училища, изъ коихъ 10 двухклассныхъ, при чемъ число учащихся дѣтей въ 1908 г. составляло около 9200, изъ нихъ 5500 мальчиковъ и 3700 дѣвочекъ. Общій расходъ на содержаніе школъ увеличился съ 26000 руб. въ 1896/7 г. до 191450 р. въ 1907/8 году, что составляетъ на одного учащагося около 22 руб. въ годъ. Въ желѣзнодорожныхъ школахъ обучается около $^{1}/_{3}$ всѣхъ дѣтей желѣзнодорожныхъ служащихъ школьнаго возраста.

Площадь жилыхъ помѣщеній увеличилась за 25 лѣтъ съ 8604 кв. саж. до 56810 кв. саж.

Строительная стоимость дороги увеличилась съ 31 милліона рублей въ 1884 году, до 320 милліоновъ руб. въ 1908 году, со включеніемъ стоимости подвижного состава.

На улучшеніе и усиленіе дороги израсходовано за 25 лѣтъ около 48 милліоновъ рублей.

По размѣрамъ собственной погрузки и по количеству перевозимаго груза Екатерининская дорога занимаетъ первое мѣсто среди Россійскихъ жел. дорогъ.

Суточная погрузка на дорогѣ уже достигла весьма внушительной цифры 7000 вагоновъ, что составляетъ около $^1/_5$ погрузки всѣхъ рус-



Эстокады у желѣзн. рудника при ст. Карнаватка.

скихъ желѣзныхъ дорогъ. Питая своими грузами всѣ прилегающія дороги, Екатерининская дорога ставитъ успѣхъ ихъ работы въ зависимость отъ своей и потому на ея работу обращено особое вниманіе. Въ первый же годъ по открытіи эксплоатаціи было перевезено 12 мил. пуд. груза, черезъ 5 лѣтъ въ 1889 г.—112 мил. пуд.; въ 1894 г.—321 мил. пуд.; въ 1899 г.—655 мил. пуд.; въ 1904 г.—1.158 мил. пуд. и наконецъ въ 1908 г.—1.495 мил. пуд., т. е. почти $1^1/_2$ милліарда пуд., а всего **за 25 лѣтъ перевезено грузовъ** малой скорости **13.6 милліар-**

довъ пуд., изъ нихъ минеральнаго топлива около 6 милліардовъ, руды около $2^1/_2$ милліардовъ, чугуна и желѣза около 1 милліарда, хлѣбныхъ грузовъ около 800 милліоновъ и прочихъ грузовъ около 3,3 милліарда пудовъ.



Погрузка хлѣба.

Изъ общаго количества перевозокъ, горнозаводскіе грузы составляютъ свыше 70% и опредѣляютъ главнѣйшій характеръ работы Екатерининской дороги, какъ горнозаводской.

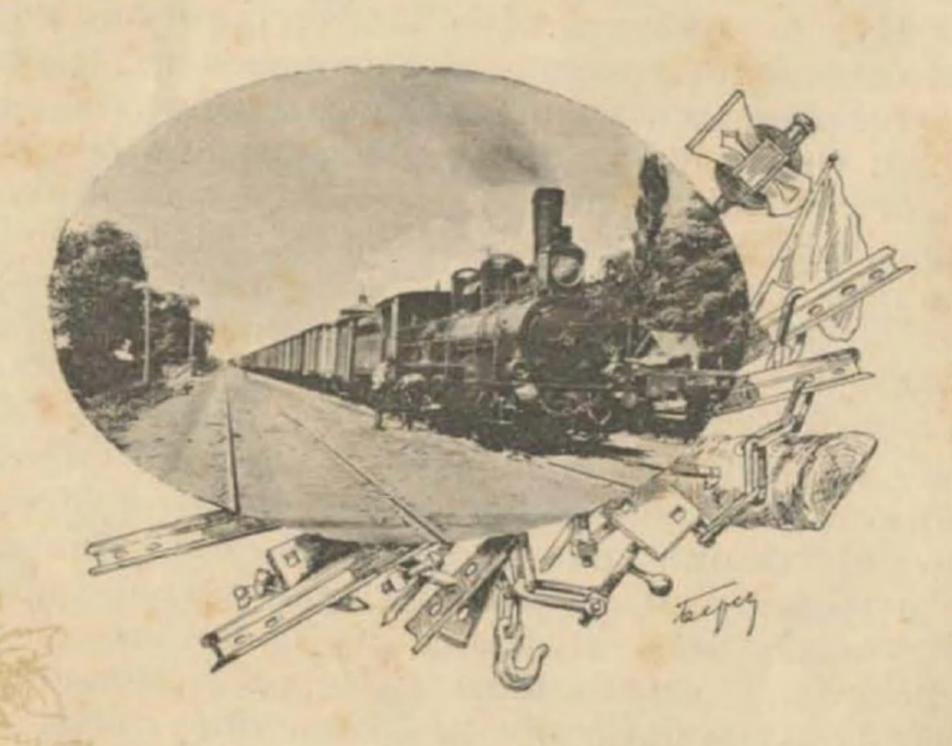
Естественно, что съ развитіемъ промышленности возрастало и пассажирское движеніе. Въ 1884 году было перевезено около 85000 пассажировъ всѣхъ классовъ, а въ 1908 г. около 6 милліоновъ, всего же **за 25 лѣтъ** по Екатерининской дорогѣ **перевезено около 49 милліоновъ пассажировъ.**

Столь напряженная работа дороги, не знающей отдыха, еле успѣвающей перевезти весь предъявляемый ей грузъ, не могла, конечно, не приносить дохода и дѣйствительно, Екатерининская дорога по доходности своей занимаетъ 2-е мѣсто въ Россіи и уступаетъ только Юго-Западнымъ.

Валовой доходъ въ 1885 г. составилъ около 1,9 милліоновъ руб., въ 1907 г. 54,6 милліон. руб. Чистый доходъ въ 1885 г.—245 тысячъ, а въ 1907 г. 16,4 милліон. рублей. Относя чистый доходъ къ строительной стоимости дороги, процентъ чистой прибыли, характеризующей работу дороги, какъ коммерческаго предпріятія, опредѣлился для 1907 года въ 5,4°/₀. Процентъ этотъ колебался въ теченіе 25 лѣтъ и, составляя въ 1885 г. 1,08°/₀, постепенно, повышаясь въ 1893 году достигъ максимума 6,56°/₀. При присоединеніи большихъ, но малодоходныхъ участковъ другихъ дорогъ, Донецкихъ, Юго-Восточныхъ и 2-й Екатерининской, процентъ чистой доходности падалъ, но дорога быстро оправлялась и въ слѣдующіе годы, процентъ уже повышался и даже превышалъ предыдущіе годы. Чистая прибыль на версту составляла въ 1885 г.—652 руб., а въ 1907 г.—5.948 руб.

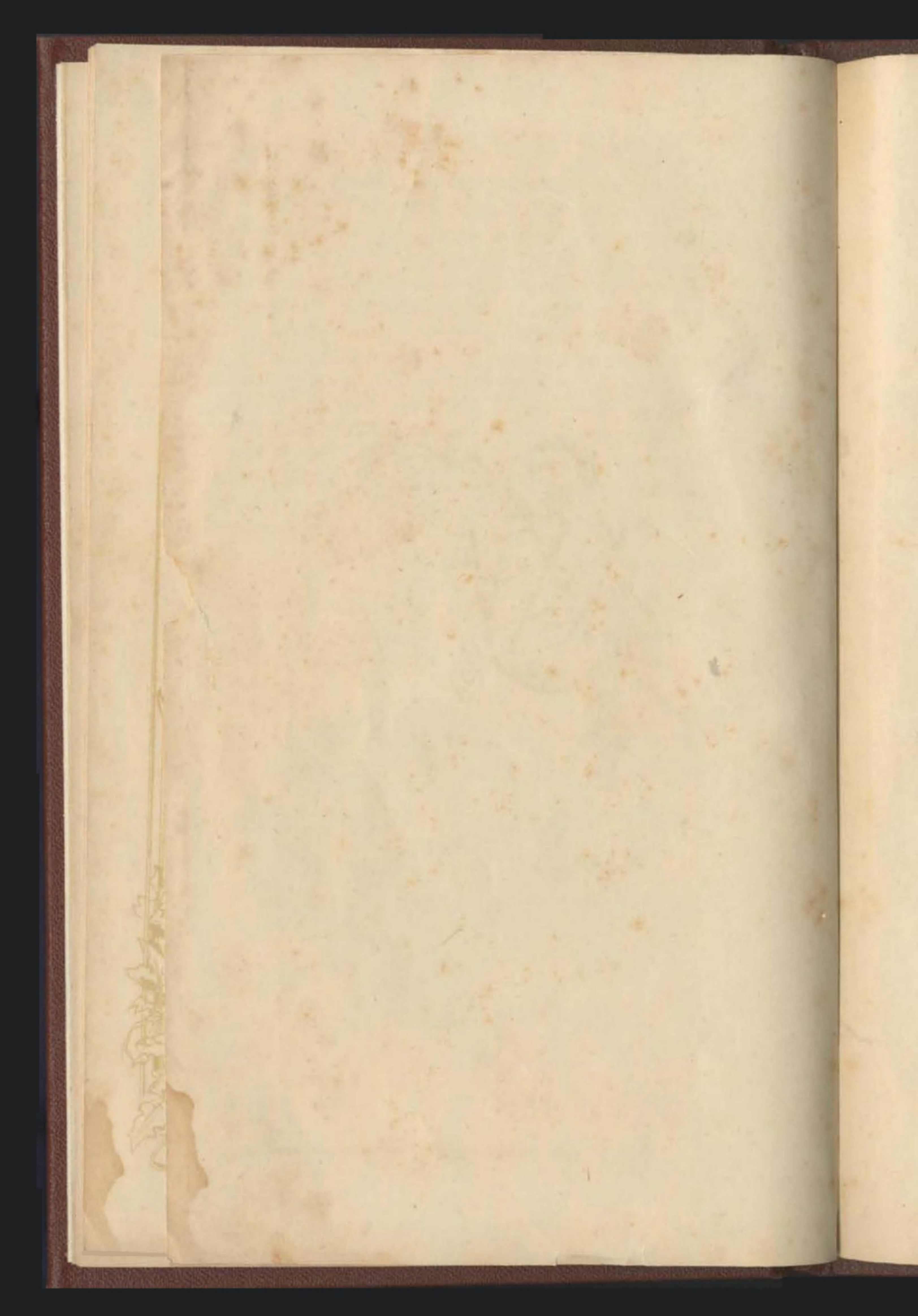
Нужно замѣтить, что Екатерининская дор. въ отношеніи доходности находится въ менѣе благопріятныхъ условіяхъ, нежели другія дороги. Около 80°/₀ всѣхъ ея перевозокъ составляютъ грузы горнозаводскіе, перевозимые по низкимъ тарифамъ. Въ то время, какъ средній тарифъ 1 пудо-версты на Екатерининской дор. составляетъ 0,015 коп., на другихъ дорогахъ онъ 0,023 коп., и выше, и если при этихъ условіяхъ Екатерининская дорога является второй по своей доходности въ Россіи, то это достигается лишь напряженной работой дороги до предѣловъ ея пропускной способности, своевременнымъ приспособленіемъ дороги къ возрастающимъ нуждамъ промышленности и чрезвычайно благопріятнымъ ея расположеніемъ между двумя богатѣйшими районами угольнымъ и руднымъ.

Предыдущій краткій обзоръ дѣятельности и развитія Екатерининской дороги за 25 лѣтъ ея существованія дастъ картину грандіознаго роста дороги во всѣхъ ея областяхъ. Изъ небольшой одноколейной линіи, протяженіемъ въ 470 верстъ, Екатерининская дорога за четверть вѣка превратилась въ одну изъ обширнѣйшихъ дорогъ, захватившую 5 губерній, заняла среди всѣхъ дорогъ Россіи *первое* мѣсто по размѣрамъ товарнаго движенія, *второе* по доходности и *четвертое* по длинѣ; способствовала образованію на Югѣ Россіи богатѣйшей горнозаводской и металлургической промышленности, благодаря чему втеченіе четверти вѣка степная Екатеринославская губернія обратилась въ одну изъ наиболѣе заселенныхъ и богатыхъ на Югѣ Россіи, куда стекаются не только значительные отечественные, но и иностранные капиталы и гдѣ создалась работа для многихъ тысячъ рабочихъ рукъ.





Типо-Литографія Екатерининской Ж. Д.



Днепропетровский
„Облкниготорг"
БУКНИГА
Цена Руб. 2 коп. 50
54 735/XI 77

